

Sanering spoorweglawaai bij de uitvoering van Rail-21-projecten

VROM

Circulaire aan de besturen van gemeenten, provincies en samenwerkingsverbanden op het gebied van geluidhinderbestrijding

*22 november 1995/Nr. MBG 21895016
Directoraat-Generaal Milieubeheer*

Doelstelling: informatie

Juridische grondslag: geen

Relatie met andere circulaire: circulaire van 24 december 1991, nr. MBG 20D91010

*Inlichtingen bij: ir. D.G. de Gruijter
Doorkiesnummer: 070 - 339 4508*

Samenvatting

Voor het oplossen van bestaande geluidhinderknelpunten langs spoorwegen (sanering spoorweglawaai) bestaat reeds een groot aantal jaren de mogelijkheid tot het verkrijgen van een rijksbijdrage in de kosten van de geluidmaatregelen. Hierbij valt te denken aan de kosten van geluidschermen en gevelisolatie. Om voor een bijdrage in aanmerking te komen dient de gemeente te inventariseren waar zich binnen haar grenzen knelpunten voordoen en vervolgens te (laten) onderzoeken welke maatregelen nodig en mogelijk zijn om de hinder ter plaatse te bestrijden. Voor de woningen waarvoor gevelmaatregelen de aangewezen oplossing zijn, vindt thans de afronding van een landelijke inventarisatie door alle gemeenten plaats. Op basis van die inventarisatie en een aansluitende kostenraming zullen door het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) budgetsgewijs bijdragen voor gevelmaatregelen verstrekt worden aan grote gemeenten en samenwerkingsverbanden van kleinere gemeenten. Voor de uitvoering van schermen en bronmaatregelen kan bij het Rijk (VROM) op basis van het Bijdragenbesluit openbare lichamen milieubeheer per project een bijdrage van 100% in de kosten worden aangevraagd.

Echter voor de gevallen dat de sanering gelijktijdig met een spoorwijingproject kan worden uitgevoerd zijn er recent afspraken gemaakt tus-

sen de minister van VROM, de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de Nederlandse Spoorwegen.

Bij deze projecten zal NS railinfrabeheer B.V. (NS) het initiatief tot saneren nemen en tevens de aanvraag van de rijksbijdrage (bij V&W) verzorgen. De woningen waarvoor in dit kader uitsluitend gevelmaatregelen getroffen worden, zullen al gemeld zijn in het kader van de hiervoor genoemde landelijke inventarisatie. De gemeente hoeft uiteraard deze gevelprojecten, maar ook de overige projecten waarvoor de NS het initiatief zal nemen niet meer aan te melden bij het ministerie van VROM. Het vervolg van deze brief informeert u nader over de inhoud van de gemaakte afspraken en de gevolgen die daaruit voortvloeien.

Sanering via de NS bij Rail-21-projecten

De komende jaren zal de NS een groot aantal projecten uitvoeren ter vergroting van de capaciteit van het spoorweginet. Deze projecten zijn opgenomen in het plan Rail 21. Gebleken is dat in veel gevallen de projecten uitgevoerd moeten worden op locaties waar zich ten aanzien van de geluidhinder reeds saneringssituaties voordoen. In een vroegtijdig stadium is afgesproken dat zo veel mogelijk gelijktijdig met het oplossen van de infrastructurele knelpunten tevens de bestaande geluidknelpunten zullen worden opgelost.

Bij de voorbereiding en start van de eerste Rail-21-projecten is gebleken dat de financiering van de saneringsmaatregelen een probleem vormt voor de gelijktijdige uitvoering van spoorwijing en sanering. Het gesignaleerde probleem komt overeen met het afstemmingsprobleem van de sanering bij reconstructies van rijkswegen, waarover mijn ambtsvoorganger u berichtte in zijn brief van 24 december 1991, MBG 20D91010. Na een inventarisatie van de saneringskosten verbonden aan de gelijktijdige uitvoering van de geluidsanering en van Rail-21-projecten is besloten tot een analoge oplossing als bij de reconstructies van rijkswegen.

De afspraken tussen de minister van VROM, de minister van V&W en de NS zijn opgenomen in 'Nadere afspraken geluidsanering bij spoorwerkzaamheden', hierna verder te noemen: nadere afspraken (bijlage 1 bij deze brief).

De nadere afspraken houden kortweg het volgende in:

1. VROM stort vanaf 1 januari 1994 jaarlijks een vast bedrag in het sinds die datum aanwezige Infrastructuurfonds.
2. VROM verstrekt vanaf de inwerkingtreding van de nadere afspraken geen financiële bijdrage meer voor de sanering van spoorweglawaai langs de op de, bij de nadere afspraken behorende, kaart aangegeven baanvakken, tenzij het een reeds lopend project betreft dat genoemd is in de lijst van uitzonderingen in bijlage 2 van de nadere afspraken.
3. De NS draagt bij de voorbereiding en uitvoering van de spoorwerkzaamheden aan de onder 2 genoemde baanvakken zorg voor de financiering, voorbereiding en uitvoering van de ter plaatse benodigde saneringsmaatregelen. Een uitzondering geldt hierbij voor gevelmaatregelen, waarvoor de NS alleen zorg zal dragen voor de aanvraag van de financiële bijdrage bij V & W. De voorbereiding en uitvoering wordt door middel van de in bijlage 3 van de nadere afspraken opgenomen modelovereenkomst aan de gemeente overgedragen.
4. De onder 3 genoemde saneringsmaatregelen zullen door V&W ten laste van het Infrastructuurfonds worden gebracht indien ze overeenkomen met een door de minister van VROM vastgesteld saneringsplan. De nadere afspraken hebben tot gevolg dat de uitvoering van de saneringsmaatregelen langs de op de kaart aangegeven baanvakken niet langer bepaald zal worden door de saneringsurgentie, maar door de uitvoeringsplanning van Rail-21-projecten. De procedure van de sanering volgens de nadere afspraken is in bijlage 2 bij deze brief opgenomen. Door de NS wordt in overleg met het Rijk al geruime tijd geanticipeerd op

deze nadere afspraken. Dit houdt in dat de NS bij een aantal projecten dat momenteel wordt uitgevoerd, in overleg met de betrokken gemeenten, al conform de nadere afspraken te werk gaat.

Uitgangspunt bij de sanering via de koppeling met Rail-21-projecten is het algemene beleid inzake de sanering van spoorweglawaai. Een uitzondering hierop vormt de mogelijkheid om in het kader van Rail-21-projecten woningen te amoveren in plaats van te saneren, indien de bijdrage in de kosten van amovering minder bedraagt dan de geraamde kosten van de benodigde saneringsmaatregelen.

Gevolgen van de nadere afspraken

Een verschil met de normale gang van zaken bij de autonome sanering is dat niet de gemeente, maar de NS de trekker van het saneringsproject gekoppeld aan de spoorwijziging is. Dit betekent voor de gemeente minder werk, hoewel de gemeente uiteraard wel volop bij de voorbereiding van het saneringsproject betrokken is. Indien de geluidmaatregelen alleen uit afscherpende voorzieningen bestaan, heeft de gemeente, in tegenstelling tot autonome sanering, zelfs in het geheel geen financiële bemoeienis met het project.

Bij gevelmaatregelen ligt dit anders, daar gelet op de aard van de maatregelen hier de gemeente wel een grote rol bij de voorbereiding en uitvoering blijft spelen. Om de afstemming tussen de gemeente en de NS zo goed mogelijk vast te leggen, is rekening houdend met de uitvoering van het project en de eisen ten aanzien van het verlenen van een rijksbijdrage een modelovereenkomst opgesteld voor de financiering van de gevelmaatregelen. Deze overeenkomst bepaalt met name de verantwoordelijkheid van de gemeente en de NS, de financiële verhoudingen en de planning in de tijd.

Uitgangspunt blijft een vergoeding van 100% van de saneringskosten door het Rijk. Alleen door de projectstructuur zijn de saneringsgelden nu niet beschikbaar in een budgetvorm, maar gekoppeld aan het infrastructuurproject. Dit houdt onder meer in dat tijdig voor de uitvoering van de gevelmaatregelen een goede raming van de kosten (inclusief een onzekerheidsmarge) door de gemeente wordt opgesteld. Alhoewel er sprake is van een modelovereenkomst zijn de mogelijkheden

om van het model af te wijken beperkt. Dit wordt vooral veroorzaakt door de wijze waarop de NS het totale project (spoorbaanwijziging en geluidmaatregelen) financieel aan het Rijk (V&W) moet verantwoorden. Indien de gemeente niet via de modelovereenkomst van het aanbod van de NS tot financiering van het geveldeel van het project wenst gebruik te maken, houdt dit in dat er geen bijdrage van het Rijk beschikbaar komt voor de gevelsaneringsmaatregelen, daar immers de Rail-21-projecten die op de kaart van bijlage 1 van de nadere afspraken staan, van een autonome saneringsbijdrage van VROM zijn uitgesloten¹. Uiteraard geldt deze uitsluiting van een autonome saneringsbijdrage ook voor bij Rail-21-projecten behorende schermen.

De nadere afspraken leveren vanuit het gemeentelijk perspectief de volgende voordelen op:

- De saneringsgeluidmaatregelen, de projectgeluidmaatregelen en de spoorbaanwijziging worden aan elkaar gekoppeld. Dit geeft meer duidelijkheid aan de bewoners langs de spoorbaan.
- Gemiddeld zullen de saneringsmaatregelen eerder kunnen worden uitgevoerd, omdat er de komende jaren meer geld beschikbaar is.
- Bij veel woningen langs het spoor met gevelmaatregelen wordt de voortgang niet langer beperkt door de omvang van het jaarlijkse budget voor gevelisolatie van het Rijk (VROM).
- De hoeveelheid werk voor gemeenten vermindert, omdat de NS het project trekt.

Nadelen van de nadere afspraken zijn:

- In een aantal gevallen zullen projecten met een hoge milieuhygiënische urgentie later worden uitgevoerd, omdat deze projecten in het kader van Rail 21 later aan de beurt komen.
- Bij het uitvoeren van gevelmaatregelen zal een strakkere planning nodig zijn dan binnen de budgetregeling voor gevelisolatie, omdat bij stagnatie tijdelijke uitwisseling met andere projecten niet mogelijk is.

Sanering buiten Rail-21-projecten

Voor de overige baanvakken (de autonome sanering) blijft de gangbare systematiek van kracht. Dit houdt in dat het de taak van gemeenten blijft de saneringssituaties langs spoorwegen te inventariseren en aan te melden. Daarna kan door de gemeente een

saneringsplan worden opgesteld dat vervolgens bij VROM ter beoordeling wordt ingediend. De financiering van bron en afscherpende maatregelen vindt projectsgewijs plaats, de financiering van gevelmaatregelen via de jaarbudgetten aan de budgethouders gevelisolatie. Voor de procedure bij geluidschermprojecten verwijs ik u naar de NS brochure 'Geluidbeperkende voorzieningen langs spoorbanen' (1993). De procedure voor gevelmaatregelen veronderstel ik bij de budgethouders gevelisolatie voldoende bekend.

Bijzondere aandacht verdient de afstemming van de uitvoering van de sanering op trajecten waar het gebied van de spoorwijziging aansluit op een lokatie waar nog autonome sanering uitgevoerd moet worden. Vooral als de maatregelen uit afscherping bestaan is het zinvol de twee delen gelijktijdig uit te voeren. Hiervoor is het noodzakelijk dat voor het autonome deel tijdig een bijdrage bij VROM is aangevraagd.

Nieuwe ontwikkelingen

Hoewel de aangegeven systematiek voor de aanpak van de autonome sanering niet wijzigt, doen zich de komende tijd op dit terrein wel de nodige wijzigingen voor.

De regeling voor de sanering spoorweglawaai is opgenomen in hoofdstuk 2 afdeling 3 van het Bijdragenbesluit openbare lichamen milieubeheer in combinatie met de Regeling saneringsprogramma verkeerslawaai. De laatst genoemde regeling bevat de uitsluiting van een bijdrage voor de sanering bij Rail-21-projecten (artikel 1, vierde lid) en de budgetregeling voor gevelisolatie (§ 3). In november 1993 en mei 1994 zijn wijzigingen van het Bijdragenbesluit openbare lichamen milieubeheer in de Staatscourant voorgepubliceerd, waarin de gehele sanering spoorweglawaai is opgenomen. In deze nieuwe regeling die naar verwachting 1 januari 1996 van kracht zal worden is ten behoeve van de financiering van de sanering via gevelmaatregelen een landelijke inventarisatie opgenomen.

Deze inventarisatie is momenteel grotendeels afgerond en zal met betrekking tot spoorweglawaai resulteren in een, op basis van door de gemeenten verstrekte gegevens, opgestelde lijst van woningen met een geluidsbelasting van meer dan 65 dB(A), waarvoor gevelmaatregelen getroffen zullen

worden. Aanvullend zal door VROM in overleg met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten worden bepaald wat de geraamde kosten van die gevelmaatregelen zijn. De kostenraming zal de komende jaren de basis vormen voor de verdeling van de budgetten over de budgethouders. Tevens zal het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs) de komende jaren wijzigen als gevolg van de aanbevelingen van de Commissie Ringeling naar aanleiding van een evaluatie van het Bgs. Een van de aanbevelingen was om in het Bgs een sane-ringsparagraaf op te nemen naar analogie met wegverkeerslawaai, dus inclusief het vaststellen van hoogst toelaatbare waarden van de geluidsbelasting na het treffen van saneringsmaatregelen.

De keuze van saneringsmaatregelen

De keuze van saneringsmaatregelen bij spoorweglawaai heeft tot nu toe grotendeels plaatsgevonden overeenkomstig de gangbare praktijk bij wegverkeerslawaai. Gelet op een aantal verschillen in de uitvoeringspraktijk was het gewenst specifiek voor de keuze van saneringsmaatregelen bij spoorweglawaai een korte beschrijving te geven van de wijze waarop een goede keuze tot stand kan komen en daarbij ook aan te geven wat de geluidseisen zijn die aan de maatregelen gesteld moeten worden. Deze beschrijving is in bijlage 3 bij deze brief opgenomen. Nieuw is daarin ook de berekening van de maximale schermkosten ten behoeve van een doelmatigheidstoets. De beschreven keuze is zowel van toepassing op autonome saneringsprojecten als op projecten gekoppeld aan de uitvoering van Rail-21-projecten. Wel dient bij de laatste categorie bedacht te worden dat de keuze van saneringsmaatregelen daar mede bepaald wordt door de maatregelen die noodzakelijk zijn om een ongewenste toename van de geluidsbelasting ten gevolge van het spoorwizigingsproject te voorkomen.

*De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, voor deze;
de directeur-generaal Milieubeheer,
H.A.P.M. Pont.*

¹ Zie artikel 1, vierde lid, van de Regeling saneringsprogramma verkeerslawaai. Daarin wordt bepaald dat de regeling niet van toepassing is op saneringsmaatregelen die getroffen worden met geldelijke steun op grond van de 'Nadere

regels geluidsnering bij spoorwerkzaamheden'. Die nadere regels zijn opgenomen in bijlage 1 bij deze circulaire, maar worden daar, evenals in deze circulaire zelf, aangeduid met de juistere term 'afspraken'.

Nadere afspraken geluidsnering bij spoorwerkzaamheden

De NS Railinfrabeheer B.V.(NS) zal gekoppeld aan de voorbereiding en uitvoering van spoorwerkzaamheden zorg dragen voor de voorbereiding en uitvoering van de geluidsnering bij projecten van werkzaamheden aan het spoorwegnet, die voldoen aan de criteria van deze afspraken. Het gaat hierbij om maatregelen aan de bron, in de overdracht en aan de woningen. De saneringsmaatregelen dienen te voldoen aan het algemene saneringsbeleid inzake spoorweglawaai en worden in de vorm van saneringsprogramma's per project door de Minister van VROM beoordeeld. Daarnaast is het, binnen de werkingssfeer van deze nadere afspraken, mogelijk woningen te amoveren in plaats van te saneren indien de bijdrage in de kosten van amovering minder bedraagt dan de geraamde kosten van saneringsmaatregelen overeenkomstig de hiervoor genoemde voorwaarden.

Waar in deze afspraken sprake is van woningen worden ook bedoeld de andere geluidgevoelige bestemmingen genoemd in het Saneringsbesluit geluidhinder wegverkeer.

Toepassingsgebied

De afspraken hebben uitsluitend betrekking op saneringssituaties ter plaatse van de op de bij deze nadere afspraken behorende kaart met lijst van begrenzingen aangegeven baanvakken en baanvak gedeelten. Van saneringssituaties in het kader van deze afspraken is slechts sprake indien ter plaatse van de aangegeven baanvakken op 1 juli 1987 woningen aanwezig waren en een geluidsbelasting vanwege railverkeerslawaai ondervonden van meer dan 65 dB(A) en voor zover de geluidsbelasting sinds dat tijdstip niet is afgenomen tot 65 dB(A) of minder.

Het toepassingsgebied wordt aan beide zijden begrensd door lijnen loodrecht op de spoorbaan ter plaatse van het begin en het einde van het op de kaart aangegeven baanvak waar deze afspraken van toepassing zijn. Binnen deze begrenzing valt alle aanwezige geluidsnering onder deze afspraken en komt ten laste van de NS.

Buiten de begrenzing komt de sanering niet ten laste van de NS volgens deze afspraken.

Wel kan het noodzakelijk zijn dat afscherpende voorzieningen ten behoeve van woningen binnen het toepassingsgebied zich uitstrekken tot buiten dat gebied teneinde een voldoende afscherpend effect te bewerkstelligen. Ook de kosten van het noodzakelijke schermgedeelte buiten het toepassingsgebied vallen onder deze afspraken. Indien hiermee tevens aan de sanering van buiten het gebied gelegen woningen wordt bijgedragen kan een kostenverdeling plaatsvinden.

Wijziging van de kaart

Indien de uitvoeringsplanning van spoorwegprojecten daartoe aanleiding geeft kan de bij deze afspraken behorende kaart in overleg tussen VROM, V&W en NS worden gewijzigd. De betrokken gemeenten zullen binnen 1 maand van de wijziging op de hoogte gebracht worden.

Bij wijziging van de bij deze afspraken horende kaart kan de vaste bijdrage in overleg tussen VROM, V&W en NS worden aangepast.

Evaluatie

Tenminste telkens per 1 januari van de jaren 1998, 2003 en 2008 dient in onderling overleg tussen VROM, V&W en NS nagegaan te zijn of de uitvoering en uitvoeringsplanning van Rail 21 nog overeenkomt met de op dat moment bij deze afspraken behorende kaart. Indien noodzakelijk kan een wijziging van de kaart plaatsvinden op de onder Wijziging van de kaart beschreven wijze. Bij de evaluatie in 2008 dient te worden vastgelegd in hoeverre de sanering van projecten gepland na 2010 ook daadwerkelijk ten laste van deze afspraken zal komen. Naar aanleiding daarvan dienen op dat moment afspraken te worden gemaakt teneinde de sanering zeker te stellen, dit in het licht van de beëindiging van de autonome sanering in 2010.

Projecten die vallen onder de afspraken:

Alle projecten van werkzaamheden aan het spoor die gericht zijn op wijzigingen in de railinfrastructuur in het kader van Pro-rail en Rail 21 op locaties die vallen binnen de begrenzing van het toepassingsgebied van deze nadere afspraken.

Bij projecten van werkzaamheden aan het spoor, vallend binnen de begrenzing van het toepassingsgebied van deze nadere afspraken en voortuitlopend op de uitvoering van Pro-rail en Rail 21, die een spoorbaanwijziging in de zin van artikel 1 van het Besluit geluidhinder spoorwegen inhouden, zal op ad hoc basis in overleg tussen VROM, V&W en NS worden bepaald in hoeverre saneringsmaatregelen voortuitlopend op de genoemde uitvoering zullen worden uitgevoerd en in welke mate die ten laste van deze nadere afspraken zullen worden gebracht.

Projecten die niet vallen onder de afspraken:

Alle projecten buiten het toepassingsgebied en ten aanzien van projecten binnen het toepassingsgebied:

- alle werkzaamheden voortuitlopend op de uitvoering van het Rail 21 project, die behoren tot het normale baanonderhoud, voorzover zij geen spoorbaanwijziging in de zin van artikel 1 van het Besluit geluidhinder spoorwegen inhouden;
- projecten of delen ervan waar reeds sanering heeft plaatsgevonden of een eerder aanbod tot sanering is afgewezen of eerder is vastgesteld dat saneringsmaatregelen niet nodig zijn;
- projecten voorkomend op de lijst van uitzonderingen in bijlage 2.
- werkzaamheden ten behoeve van tijdelijke wijzigingen.

Overeenkomst

Ten behoeve van de uitvoering van de geluidsanering door gevelmaatregelen overeenkomstig deze afspraken moet tussen de NS en de gemeente een overeenkomst gesloten worden volgens bijgevoegd model. In de overeenkomst moet in ieder geval worden vastgelegd:

- de procedure;
- de uit te voeren werken;
- de verantwoordelijkheden;
- de financiële afhandeling;
- de verplichtingen van beide partijen;
- het eigendom;
- de beëindiging van de overeenkomst.

Financiering

NS krijgt de volledige kosten van de saneringsmaatregelen inzake deze afspraken als zijnde projectkosten uit het Infrastructuurfonds vergoed. Vergoeding vindt alleen plaats voor saneringsmaatregelen die zijn opgenomen in een door of namens de

Minister van VROM goedgekeurd saneringsplan of deel uitmaken van een bij de Minister van VROM ingediend saneringsprogramma waarop binnen 5 maanden na ontvangst door VROM nog geen reactie is ontvangen. De kosten van gevelmaatregelen worden door tussenkomst van de NS aan de gemeente vergoed.

Ter financiering van de sanering door NS via het Infrastructuurfonds draagt VROM een vaste bijdrage van f 5 mln per jaar tot en met het jaar 2016 aan het Infrastructuurfonds bij, tenzij in het kader van de wijziging van de kaart een ander bedrag is overeengekomen.

Ingangsdatum

Deze nadere afspraken treden in werking één dag na publicatie in de Staatscourant.

Bijlagen:

Van deze nadere afspraken maken de bijlagen 1 tot en met 3 deel uit:

1. kaart met lijst van begrenzingen
2. lijst van uitzonderingen
3. modelovereenkomst sanering door gevelmaatregelen bij spoorwerkzaamheden

Toelichting op nadere afspraken en bijlagen

Bij de voorbereiding van projecten in het kader van Pro-rail en Rail 21 is gebleken dat de gekoppelde geluidsanering in een groot aantal gevallen tot problemen zal leiden. Oorzaken hiervan zijn de wijze van financiering van geluidmaatregelen en het jaarlijks beschikbare budget.

Teneinde vertraging en problemen bij de uitvoering van spoorwegprojecten te voorkomen is door de Minister van VROM reeds in 1990 bij brief aan de Minister van V&W voorgesteld tot afspraken te komen om de gesignaleerde problemen op te lossen naar analogie van de sanering bij reconstructie van rijkswegen. De Nadere afspraken geluidsanering bij spoorwerkzaamheden vormen daar de uitwerking van.

Op basis van de nadere afspraken wordt de uitvoering en financiering van geluidmaatregelen bij spoorwegprojecten een zaak van de NS. Het maakt daarbij niet meer uit of er sprake is van zogeheten projectmaatregelen of saneringsmaatregelen. Dit leidt tot een vereenvoudiging van financiële procedures en een grotere doelmatig-

heid vanwege de betere koppelmogelijkheden van werkzaamheden. Als gevolg van de afspraken zal VROM een vaste jaarlijkse bijdrage aan het Infrastructuurfonds verstrekken voor bedoelde saneringsmaatregelen. De onder deze afspraken te treffen saneringsmaatregelen zullen niet anders beoordeeld worden dan de autonome sanering die rechtstreeks door VROM vergoed wordt. Wel speelt per definitie bij het opstellen van het maatregelenpakket de koppeling met geluidmaatregelen die in het kader van de spoorbaanwijziging moeten worden getroffen een belangrijke rol. Een belangrijk verschil met de autonome sanering is dat via deze afspraken een bijdrage in de kosten van amovering van woningen mogelijk is. Hierbij dient goed te worden onderscheiden de amovering van woningen die ten behoeve van de uitvoering van het railproject dienen te worden geamoveerd (bijvoorbeeld wegens ruimte gebrek of overschrijding maximale grenswaarden van de geluidsbelasting) en amovering als alternatief van saneringsmaatregelen bij het kiezen van een maatregelenpakket. In het eerste geval zal NS tot amovering moeten overgaan ten laste van de projectkosten. In de tweede situatie wordt amovering binnen de aanwezige alternatieven gekozen. Uit doelmatigheidsoverwegingen dienen de kosten van het saneringsalternatief als maximum voor de bijdrage in de kosten van amovering.

De kosten van de maatregelen worden tussen V&W en NS verrekend. De kosten van gevelmaatregelen zullen via de NS aan de gemeente verstrekt worden, omdat de NS, gelet op de aard van de maatregelen, niet rechtstreeks bij de uitvoering betrokken zal zijn. Op deze wijze wordt het aantal schijven waarover de financiering loopt zoveel mogelijk beperkt.

De rol van de gemeente wijkt in het algemeen bij gevelmaatregelen niet veel af van die in het kader van autonome sanering, alleen de vergoeding van maatregelen wordt door de NS verzorgd en de NS bepaalt via de te sluiten overeenkomst de periode van uitvoering in verband met het Rail 21 project. De extra middelen voor gevelmaatregelen boven het saneringsbudget van VROM komen alleen via het sluiten van de overeenkomst opgenomen in bijlage 3 ter beschikking. De aanbidding is eenmalig: later komen de woningen niet meer voor autonome

me sanering in aanmerking. Als de gemeente medewerking ten aanzien van de gevelmaatregelen weigert dan vormen de gevelmaatregelen geen deel meer van het project. Uiteraard kan de gemeente ten behoeve van de uitvoering van de gevelmaatregelen het ter zake aanwezige samenwerkingsverband inschakelen. De financiële middelen voor de sanering vallend onder het toepassingsgebied van deze afspraken worden door het Infrastructuurfonds verstrekt. Bij VROM staan voor die projecten geen middelen meer ter beschikking. In de Regeling sanering verkeerslawaaï (Stcrt 1993 nr 86 gewijzigd bij Stcrt 1993, nr 246 en Stcrt 1995, nr 150 en rectificatie Stcrt 1995, nr 164) is ten aanzien van de sanering van spoorweglawaaï bepaald dat per 1 januari 1994 geen bijdrage door VROM verstrekt kan worden aan projecten die volgens de kaart vallen onder de aan Rail 21 gekoppelde sanering. Sanering kan hiermee niet ten laste van VROM vooruitlopend op de spoorwerkzaamheden worden uitgevoerd.

Het is in principe mogelijk dat vooruitlopend op de uitvoering van het Rail 21-project werkzaamheden aan een baanvak vallend onder deze afspraken worden uitgevoerd die een wijziging in de zin van artikel 1 van het BGS inhouden. Daar dit naar verwachting zelden zal voorkomen, is dit punt in de afspraken niet uitgewerkt. Temeer daar de wijze waarop hiermee moet worden omgegaan zeer van de specifieke situatie zal afhangen. Algemene lijn is dat deze probleemgevallen tussen VROM, V&W en NS besproken dienen te worden en dat bij de oplossing zo goed mogelijk afstemming dient plaats te vinden met de in de toekomst voorziene maatregelen. De financiering van de sanering in dergelijke situaties zal op ad hoc basis moeten worden geregeld, immers bij VROM is bijdrage voor project uitgesloten omdat baanvak onder deze afspraken valt en financiering door NS is (nog) niet mogelijk omdat er nog geen Rail 21 project wordt uitgevoerd.

De kaart die van de afspraken deel uitmaakt bevat een overzicht van de bij inwerkingtreding aanwezige planning van de uitvoering van spoorwijzigingsprojecten in het kader van Rail 21. De begrenzingen van de projecten geven zo goed mogelijk de verwachte grenzen aan waarbinnen daadwerkelijk

werkzaamheden (fysieke wijzigingen) aan het spoor zullen plaatsvinden. Wijzigingen in de Rail 21 planning, met name het toevoegen en laten vervallen van projecten, kunnen leiden tot aanpassing van de kaart. Dit kan financiële consequenties hebben voor de vaste bijdrage van VROM aan het Infrastructuurfonds. Projecten die niet meer volgens de nadere afspraken gesaneerd worden dienen weer in de planning van VROM te worden opgenomen en vice versa.

In het algemeen kan op initiatief van één van de drie partijen VROM, V&W en NS overleg plaatsvinden over de noodzaak de kaart aan te passen, wanneer daar aanleiding toe bestaat. Teneinde de actualiteit te waarborgen en zeker te stellen dat alle saneringssituaties ook daadwerkelijk voor een bijdrage van VROM dan wel de NS in aanmerking komen zijn drie vaste evaluatie momenten in de afspraken opgenomen. De laatste evaluatie in 2008 heeft een afsluitend karakter, daar de autonome sanering via VROM in 2010 gestopt wordt. Daarom zal in 2008 zekerheid gegeven moeten worden over de financiering van de nog resterende saneringssituaties. Indien Rail 21 projecten gepland na 2010 niet doorgaan is immers het vangnet van de autonome sanering via een kaartwijziging niet meer mogelijk.

Gelet op de verantwoordelijkheid van de Minister van VROM en tevens als waarborg voor een gelijke behandeling van de sanering die rechtstreeks via VROM en de sanering die via deze nadere afspraken betaald wordt te waarborgen zullen de programma's van saneringsmaatregelen eerst door VROM worden goedgekeurd alvorens een bijdrage uit het Infrastructuurfonds kan worden toegezegd. Deze procedure komt overeen met de financiering van de geluids sanering bij werkzaamheden aan rijkswegen die ook via het Infrastructuurfonds loopt.

Ter verduidelijking van de verdeling van taken tussen gemeenten, NS, V&W en VROM bij diverse situaties is een schema geluidmaatregelen van 1-1-94 in deze toelichting opgenomen.

De inwerkingtreding van de nadere afspraken is bepaald op een dag na publicatie in de Staatscourant. Echter vanaf 1 januari 1994 zijn reeds bijdragen overeenkomstig de nadere afspraken ten laste van het Infrastructuurfonds mogelijk en bevat de Regeling sanering verkeerslawaaï al een

uitsluitingsbepaling voor de onder de nadere afspraken vallende projecten. Met betrekking tot de inwerkingtreding van de nadere afspraken zijn twee soorten overgangssituaties te onderscheiden:

1. projecten waarvoor VROM voor de inwerkingtreding een financiële toezegging heeft gedaan. In het algemeen zal VROM ook het resterende deel van project vergoeden, in dat geval is het project opgenomen in de lijst van uitzonderingen. Zo niet dan komt het project ten laste van het Infrastructuurfonds en zal VROM de toezegging intrekken;
2. projecten die reeds in uitvoering zijn en waarvoor nu slechts een deel van de maatregelen wordt meegenomen in het project. Hierbij valt met name te denken aan projecten waarbij het saneringsscherm van het project deel uitmaakt, maar de gevelmaatregelen (nog) niet. Bij deze projecten is het de taak van de gemeente na te gaan of binnen de grenzen van het project wel alle saneringssituaties zijn meegenomen. Is dat niet het geval dan dient de gemeente het ontbrekende deel bij de NS te melden teneinde dit toe te voegen aan het project. NS draagt vervolgens zorg voor een aanvraag van financiële middelen.

Schema geluidmaatregelen vanaf 1-1-1994

	Gemeente	VROM	V&W ¹	NS ²
nieuwbouw door gemeente of projectontwikkelaar	- initiatief + voorbereiding - uitvoering gevelmaatregelen (inclusief regeling met derden) - alle aanlegkosten - instandhoudingskosten alle maatregelen excl. gevelmaatregelen	- -	- -	- uitvoering en instandhouding schermen ⁴
autonome sanering	- initiatief + voorbereiding - uitvoering gevelmaatregelen (inclusief regeling met derden)	- beoordeling saneringsplan - vergoeding alle aanlegkosten	- alle instandhoudingskosten van schermen	- uitvoering en instandhouding schermen ⁴
sanering gekoppeld aan woningverbetering (gevels)	- initiatief + voorbereiding - uitvoering gevelmaatregelen (inclusief regeling met derden)	- beoordeling saneringsplan - vergoeding alle gevelkosten (toetsbedragen!)	- -	- -
reconstructie (zonder sanering) of aanleg van spoorwegen	- uitvoering gevelmaatregelen (inclusief regeling met derden)	- -	- alle aanlegkosten - alle instandhoudingskosten van schermen	- initiatief - voorbereiding, uitvoering en instandhouding schermen
aanleg of reconstructie van spoorwegen in combinatie met sanering (gekoppelde sanering):	- uitvoering gevelmaatregelen (inclusief regeling met derden)	- beoordeling saneringsplan	- alle instandhoudingskosten van schermen	- initiatief - voorbereiding, uitvoering en instandhouding schermen
- baanvak op kaart nadere afspraken		3	- alle aanlegkosten	
- baanvak niet op kaart		- vergoeding saneringsdeel geluidmaatregelen		- het niet-saneringsdeel (projectmaatregelen)

¹ Kosten t.l.v. het infrastructuurfonds.

² Voor realisatie van schermen op NS-grond is goedkeuring van NS vereist.

³ VROM stort jaarlijks een vast bedrag in het infrastructuurfonds voor deze gekoppelde sanering.

⁴ indien op NS-terrein.

Bijlage 1 (bij Nadere afspraken geluidsanering bij spoorwerkzaamheden)

Lijst van projecten die vallen onder de 'Nadere afspraken geluidsanering bij spoorwerkzaamheden'. Aan de hand van bijgaande kaart¹ kunnen de ter plaatse van belang zijnde projecten eenvoudig worden gevonden. De in de lijst opgenomen jaren voor geplande indienststelling zijn slechts indicatief, omdat de planning van de projecten kan wijzigen. De begrenzing van de projecten zal bij de start van de projecten in detail worden bepaald.

Omschrijving	Geplande indienststelling	Begrenzing (GEO-code/km tot km)
1. Spooortunnel Rotterdam	93/94	163/43.985-48.700 en 555/84.000-84.425
2. Utrecht CS, knelpunt	95/96	093/4.600-6.300 en 94/3.600-8.900 en 100/2.000-3.500 en

		531/0.500-0.900/0.800-2.000/33.500-35.200
3. Amsterdam CS-Singelgracht aansl., 6 sp.	96	525/77.900-79.800/180.000-181.418 en 586/79.800-80.807
4. Leiden-Den Haag M, 4 sp. + prorail-projecten	95	104/47.000-56.950 en 534/44.500-47.000
5. Den Haag HS-Rijswijk, 4 sp.	96	112/62.400-66.500 en 536/61.500-62.400
6. Hoorn-Hoorn Kersenboogerd, 2 sp.	93	217/34.000-35.500 en 626/33.000-34.000
7. Heerhugowaard-Schagen, 2 sp.	96	073/21.200-34.500 en 619/34.500-35.200
8. Woerden-Gouda Oost, 4 sp. (1e fase)	96	105/23.500-24.500
9. Gaasperdammerweg aansl.-Weesp, 4 sp.	97	128/9.800-13.600
10. Dordrecht-Rotterdam, 4/6 sp. + brug o/d Oude Maas	96/97/98	116/30.600-39.300 en 118 en 163/43.985-44.300 en 542/28.500-30.600 en 663/0-1.100/39.300-41.300 en 664/41.300-43.300
11. Riekenpolder aansl.-Hoofddorp, 4-6-4	98/01	133/8.700-20.500 en 558/57.100-58.700/157.600-158.700
12. Gouda-Gouda Oost, 4 sp.	95/96	105/29.500-31.600 en 624/31.600-32.000
13. Utrecht CS, 7e perron	95	531/34.550-35.000
14. Woerden-Harmelen 4 sp., 1e fase	96	099/6.000-7.300 en 101/12.100-14.800 en 102/0.200-1.500 en 532/10.800-12.100 en 533/0-0.200/14.800-17.600
15. Arnhem westzijde, perroncapaciteit	98	508/89.900-92.300
16. Amersfoort-Amersfoort aansl., 4 sp. + vk Ama	97	010/47.400-48.500 en 017/24.000-25.000 en 089/45.500-46.600 en 505/23.071-24.000/46.600-47.400 en 506/20.200-22.973/43.500-45.500
17. Boxtel-Liempde, 4 sp.	98	054/40.300-43.800 en 617/38.400-40.300/59.400-59.600
18. Acht-Eindhoven/Oirschot-Best	98/00	054/43.800-58.900
19. Den Bosch, nw. perron+3e sp. Den Bosch-Vught	98	051/48.700-50.900 en 515/18.000-19.000/50.900-51.400 en 614/23.400-23.600/45.400-45.600/46.700-48.700
20. Gouda westzijde 5e spoor	98	226/1.200-2.900
21. Rijswijk-Schiedam, 1e fase	99	112/77.700-79.000 en 539/79.000-80.800
22. Woerden-Gouda oost, 2e fase	15	105/17.600-29.600 en 533/17.200-17.600
23. Woerden-Leiden, part. 2 sp. (1e fase)	98	102/0.200-16.300 en 103/18.100-31.500 en 623/16.300-18.100
24. Groningen-Sauwerd, part. 2 sp.	99	006/4.300-10.500
25. Baarn, knelpunt	97	091/9.000-9.600 en 092/37.400-38.000 en 509/35.000-37.400
26. Utrecht Lunetten, oversteek + wachsporen	97	117/3.300-4.200 en 547/3.000-3.300
27. Moordrecht aansl. Rotterdam, 4 sp.parteel	01	114/52.600-54.000 en 132/35.400-51.900 en 538/51.900-52.600
28. Duivendrecht-Breukelen, 4 sp.	05	080/6.200-22.500 en 535/5.200-6.200 en 589/3.800-5.200
29. Utrecht-Harmelen, 4 sp.	02	100/2.000-10.800
Omschrijving	Geplande indienst-stelling	Begrenzing (GEO-code/km tot km)
30. Hemboog + halte Sloterdijk + 2 vk'n	05	145/53.100-54.200 en 523/177.400-178.500
31. Uitgeest Sloterdijk, part. 4 sp. + keren Utg	02	078/58.400-69.600 en 139/171.600-177.400
32. A'dam-Zaandam, 4 sp. + 2e Hemsp.tunnel	08	139/171.600-177.400
33. Woerden-Harmelen 4 sp., 2e fase	03	099/6.000-7.300 en 101/12.100-14.800 en 102/0.200-1.500 en 532/10.800-12.100 en 533/0-0.200/14.800-17.600
34. Utrecht-Lunetten-Houten, 4 sp.	03	117/3.300-24.200 en 547/2.000-3.300
35. Utrecht CS, emplacement	04	094/0.900-4.700 en 531/0.500-0.900/0.800-1.000/34.200-35.000
36. Den Bosch-Vught 4/5 sp. + vk	05	051/48.700-51.100 en 614/48.100-48.700
37. Arnhem oost, vk	06	034/0.300-1.000 en 037/92.800-93.500 en 507/0-0.300/93.500-94.500
38. Deventer-Olst, 2 sp.	07	018/44.400-52.600 en 503/44.000-44.400
39. Utrecht-Zevenaargrens: 160 km/h + Db: 4 sporigheid	08	035/38.200-60.800 en 036/76.400-89.900 en 037/92.300-93.500 en 038/95.100-105.000 en 108/61.700-74.900 en 507/93.500-95.100 en 508/89.900-92.300 en 562/60.800-61.700 en 611/105.000-107.400 en 613/74.900-76.400
40. Amersfoort westzijde, vk	10	090/19.500-20.200 en 506/20.200-20.300/42.600-44.200
41. Harderwijk, boog	10	017/46.000-53.000
42. Breukelen-Utrecht, 4 sp.	05	098/23.400-32.900 en 529/22.500-23.400 en 531/32.900-34.000
43. A'dam Muiderp-Gaasperd.weg aansl. 4 sp.	10	050/4.200-6.400 en 585/8.100-8.600 en 587/6.400-8.100
44. Lelystad, extra perron	09	135/39.500-40.500
45. Almere Muziekwijk-Almere Buiten, 4 sp.	11	135/11.000-22.000
46. Den Haag Mariahoeve-HS, 4 sp. + vk's	12	536/60.400-61.000 en 561/57.800-59.800 en 563/56.700-57.800 en 564/59.800-60.400
47. Den Bosch N, 4 sp. + vk	11	046/45.500-46.700 en 047/23.600-24.200 en 614/23.400-23.600/

			46.700-47.800
48.	Flevolijn Oostboog + 1 vk	01	087/16.400-18.000 en 135/2.400-4.000
49.	Arnhem west, vk	13	041/0.500-0.700 en 508/0.100-0.500/90.00-90.700
50.	Groningen-Leeuwarden, 2 sp. partieel	13	002/27.000-79.300 en 501/79.300-80.500 en 550/26.500-27.000
51.	Schagen-Den Helder, 2 sp. partieel	13	073/3.000-5.000/12.000-21.000
52.	Den Helder, spoorverlenging	13	073/0-1.000
53.	Heerhugowaard-Obdam, 2 sp.	12	216/7.500-12.500
54.	Woerden-Leiden 2 sp. 2e fase	14	102/0.200-16.300 en 103/18.100-31.500 en 623/16.300-18.100
55.	Hoorn-Enkhuizen, 2 sp. partieel	14	217/36.000-51.000
56.	Zwolle-Almelo, 2 sp. partieel	14	206/30.200-31.400
57.	Zwolle-Emmen, 2 sp. partieel	14	203/65.400-65.900
58.	Flevolijn Oostboog, 2e vk	01	087/16.400-18.000 en 135/2.400-4.000
59.	Helmond, keergelegenheid	08	055/37.000-38.500
60.	Herinrichting Watergraafsmeer	98	050/4.200-6.400 en 587/6.400-6.800 en 927/904.200-906.532

¹ Deze kaart is niet bijgevoegd, maar is te verkrijgen bij de directie Geluid en Verkeer (tel. 070-339 4455).

Bijlage 2 (bij Nadere afspraken geluidsanering bij spoorwerkzaamheden)

Lijst van uitzonderingen

Onderstaande tabel geeft aan welke van de op de kaart aangegeven Rail 21 projecten of delen daarvan ten laste van VROM blijven.

Projectnr. op kaart	Projectnaam	Blijft tlv VROM	Opmerkingen
3	Amsterdam: Zaanstraat/ Singelgracht	schermen en bruggen	gevels via budget- regeling
6	Hoorn: Hoorn-Kersen- boogerd spoorviaduct	schermen en gevels vervanging viaduct	- -
1	Rotterdam: Willemspoortunnel	ballastmatten	-
1	Tunnel/station R'dam-zuid	absorptie en schermen	- -
2	Utrecht: viaduct Amsterdamestr.	vervanging viaduct	-
2	Blauwkapel 96	schermen	gevels tlv infrafonds
2	Blauwkapel 212	schermen	gevels tlv infrafonds
14	Woerden: noordzijde	alleen toegezegde schermdeel	overige maatregelen tlv infrafonds

Alleen aan de hierboven aangegeven projectdelen zal VROM rechtstreeks een saneringsbijdrage verstrekken of de reeds verstrekte bijdrage vaststellen.

Voor de overige projecten en projectdelen in het kader van Rail 21 worden de kosten van de geluids sanering, overeenkomstig de nadere afspraken, via het infrastructuurfonds vergoed.

De in de tabel genoemde projectnummers op de kaart verwijzen naar de kaartversie van mei 1995.

Bijlage 3 (bij Nadere afspraken geluidsanering bij spoorwerkzaamheden)

Modelovereenkomst sanering door gevelmaatregelen bij spoorwerkzaamheden

Model-overeenkomst

De NS Railinfrabeheer B.V., gevestigd te Utrecht, verder genoemd 'RIB' en

de gemeente , verder genoemd 'de gemeente', ten dezen vertegenwoordigd door haar burgemeester, krachtens artikel 171 der gemeentewet, handelende ter uitvoering van het besluit van de raad van die gemeente van , nr. , goedgekeurd bij besluit van Gedeputeerde Staten van van , nr. , overwegende:

– dat RIB met de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (verder genoemd 'VROM') en Verkeer en Waterstaat (verder genoemd 'V&W') afspraken heeft gemaakt omtrent het in combinatie met Rail 21 projecten oplossen van bestaande geluidssaneringssituaties, de zogenaamde gekoppelde sanering, een en ander zoals is vastgelegd in de 'Nadere afspraken geluidsanering bij spoorwerkzaamheden' (verder genoemd 'Nadere afspraken');

– dat in de Nadere afspraken onder meer is bepaald dat V&W via RIB middelen beschikbaar kan stellen voor het door gemeenten treffen van gevelmaatregelen welke uit de gekoppelde sanering voortvloeien;

– dat RIB conform het bepaalde in de vorige overweging éénmalig aan de gemeente de mogelijkheid kan bieden om gevelmaatregelen te (doen) uitvoeren op kosten van V&W;

– dat RIB voornemens is het project te realiseren, waarbij binnen de gemeentegrenzen van de gemeente(n)

werkzaamheden zullen worden uitgevoerd;

– dat in verband hiermede een akoestisch onderzoek is gedaan naar de bestaande en toekomstige geluidsbelasting aan de gevels van de aanwezige bebouwing;

– dat partijen overleg hebben gepleegd en overeenstemming hebben bereikt omtrent de te treffen maatregelen teneinde de geluidsbelasting afdoende te reduceren; deze maatregelen behelzen voor dit project (naast de aanleg van geluidsschermen en/of geluidswallen langs de spoorbaan) het treffen van maatregelen aan de gevels van de aanwezige bebouwing;

– dat partijen het noodzakelijk achten, dat de in het kader van de voorgaande overweging gemaakte afspraken met betrekking tot het treffen van geluidsmaatregelen aan de gevels van de aanwezige bebouwing, in een afzonderlijke overeenkomst worden vastgelegd;

– dat de gemeente – voorzover van toepassing – in deze overeenkomst handelt namens het samenwerkingsverband waarin zij zitting heeft, zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1 (kostenraming gemeente)

De gemeente draagt vóór het daarvoor door RIB aangegeven tijdstip zorg voor een zo goed mogelijke raming van de kosten van de gevelmaatregelen c.a. (inclusief onzekerheidsmarge), met daarbij de volledige adressen van de betreffende woningen.

Artikel 2 (taken RIB)

1. RIB zal de in artikel 1 bedoelde raming verwerken in de aanvraag van het totaalbudget voor het onderhavige project en deze indienen bij V&W. Tevens zal RIB alle door de gemeente te verstrekken gegevens met betrekking tot de te nemen geluidsmaatregelen (schermen en/of gevelmaatregelen) ter goedkeuring voorleggen aan VROM.

2. RIB deelt de goedkeuring door VROM aan de gemeente mee, en zendt hiervan eveneens bericht aan V&W.

3. Zodra V&W de conform de leden 1 en 2 aangeleverde gegevens heeft geaccordeerd, zal RIB de gemeente hiervan op de hoogte stellen.

4. Indien VROM danwel V&W geen goedkeuring verleent, zullen partijen in onderling overleg trachten binnen

een door RIB te stellen termijn alsnog goedkeuring te verkrijgen.

Artikel 3 (kostenbegroting gemeente)

Na ontvangst van het in artikel 2, lid 3 genoemde bericht van RIB zal de gemeente binnen een door RIB aan te geven termijn zorgdragen voor levering aan RIB van een kostenopgave van de gevelmaatregelen, welke naast de adressen in ieder geval de volgende gegevens bevat:

– een opgave van het soort woningen;

– een specificatie van de te nemen maatregelen; hierbij dient een onderscheid te worden gemaakt tussen enerzijds de maatregelen die ten aanzien van het geluid noodzakelijk zijn, en anderzijds meerwerk veroorzaakt door extra wensen van derden en/of achterstallig onderhoud;

– een begroting van kosten, die verbonden zijn aan de te treffen maatregelen (exclusief het meerwerk en/of eigen bijdragen van derden), inclusief 15% gemeentelijke begeleidingskosten;

– een planning voor de uitvoering van die maatregelen.

Artikel 4 (overschrijding)

1. Indien uit de in artikel 3 vermelde kostenbegroting blijkt dat de kosten verbonden aan het treffen van de gevelmaatregelen het conform het bepaalde in artikel 2, lid 3 door V&W geaccordeerde bedrag te boven zullen gaan, zal RIB een aanvullend budget ten bedrage van de overschrijding aanvragen bij V&W. Van de toezegging door V&W van dit aanvullende budget zal RIB de gemeente op de hoogte stellen.

2. Indien V&W geen goedkeuring verleent, zullen partijen trachten in onderling overleg binnen een door RIB te stellen termijn alsnog goedkeuring te verkrijgen.

Artikel 5 (uitvoering en instandhouding)

1. De gemeente zal vervolgens, na opdrachtverlening door RIB, zorgdragen voor het (doen) uitvoeren van de gevelmaatregelen. De hiermee gemoede kosten kan de gemeente bij RIB declareren door na elk kwartaal een factuur in te dienen met daarop vermeld de in dat kwartaal gemaakte werkelijke kosten.

2. Indien het totaalbedrag van de

gemaakte werkelijke kosten het laatste, door V&W geaccordeerde bedrag te boven gaat, komt deze overschrijding ten laste van de gemeente; RIB aanvaardt alsdan geen aansprakelijkheid.

3. De gemeente zal zich bij de uitvoering van de in lid 1 bedoelde werken conformeren aan de hiervoor door V&W of RIB gestelde termijn(en).

4. De werken dienen gereed te zijn bij indienststelling van het Rail 21 project.

5. De kosten, die gepaard gaan met de – in verband met de uitvoering van de in lid 1 bedoelde werkzaamheden – te treffen noodzakelijke regelingen met de betrokken huiseigenaren en/of -bewoners, worden geacht te zijn inbegrepen in de in artikel 3 vermelde gemeentelijke begeleidingskosten. De kosten van instandhouding van de gevelmaatregelen kunnen niet in rekening worden gebracht bij RIB, V&W, VROM of de gemeente; deze kosten worden beschouwd als onderdeel van normaal onderhoud aan woningen. Na gereedkomen van de gevelmaatregelen berust de feitelijke en financiële zorg voor instandhouding daarvan bij de betrokken huiseigenaren.

Artikel 6 (beëindiging)

1. Deze overeenkomst eindigt:

a. zodra alle gevelmaatregelen waarop deze overeenkomst betrekking heeft, zijn uitgevoerd en – met inachtneming van het bepaalde in artikel 5, lid 1 – zijn afgerekend. De gemeente zal RIB hiervan schriftelijk op de hoogte stellen;

b. indien de gemeente:

1. schriftelijk heeft verklaard géén gebruik te zullen maken van de conform artikel 5, lid 1 toegezegde financiën;

2. binnen de door V&W of RIB daarvoor gestelde termijn(en) geen aanspraak heeft gemaakt op die financiën;

3. niet tijdig zorgdraagt voor het aanleveren van de in artikel 1 of 3 genoemde gegevens;

c. indien VROM/V&W, ondanks inspanningen van partijen, binnen de daarvoor conform de RIB-planning gestelde termijnen inhoudelijk danwel financieel weigert goedkeuring, zoals bedoeld in artikel 2 of 4, te verlenen.

2. In de in lid 1, sub b en c genoemde gevallen doet de gemeente afstand van iedere aanspraak jegens RIB. RIB is er in die gevallen niet meer aan gehouden om de gevelmaatregelen als

een onderdeel van de gekoppelde sanering uit te (doen) voeren.

*Aldus in tweevoud opgemaakt en ondertekend,
te , 19 ,
de gemeente ,
en te Utrecht, 19
NS Railinfrabeheer B.V.
burgemeester*

Toelichting procedure

De op pagina 1 schematisch aangegeven procedure is van toepassing op geluids saneringsprojecten die gelijktijdig met railinfrastructuurprojecten zullen worden uitgevoerd en vallen onder de Nadere afspraken geluidsanering bij spoorwerkzaamheden.

Uitgangspunt is hierbij dat de saneringsprocedure zo veel mogelijk het railproject volgt. Ook de financiering vindt uit hetzelfde budget, het Infrastructuurfonds, plaats. De financiële beoordeling het saneringsproject vindt plaats door de beheerder van het fonds het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De milieuhygiënische aspecten blijven vallen onder verantwoordelijkheid van de Minister van VROM.

NS Railinfrabeheer B.V.(NS RIB) bepaalt wanneer de voorbereiding start en trekt de voorbereiding vrijwel in zijn geheel. Uiteraard gebeurt dit in nauw overleg en in overeenstemming met de betrokken gemeente. Een uitzondering hierop wordt gevormd door de uitwerking van de gevelmaatregelen. Dit gedeelte van de voorbereiding en ook de uitvoering van de gevelvoorzieningen wordt verzorgd door de gemeente (of indien van toepassing voor de gemeente door de budgethouder gevelisolatie (samenwerkingsverband)). Verrekening van de kosten vindt tussen V&W en NS RIB plaats. De gemeente krijgt zijn deel van de kosten via NS RIB volgens een te sluiten overeenkomst.

Bij VROM vindt naast de inhoudelijke beoordeling van de saneringsplannen ook de registratie van de voortgang van de sanering plaats.

Hieronder is per stap een nadere toelichting gegeven. De nummers corresponderen met de cijfers rechts naast de vakken in het schema op pagina 1. De vakken met een gestippeld kader zijn optioneel.

1. Voor de planning van saneringsprojecten door VROM is het noodzakelijk dat de betrokken woningen voor de

sanering railverkeerslawaai zijn aangemeld (Meerjaren Saneringsprogramma Geluid). Dit is alleen noodzakelijk voor projecten waarvoor VROM een bijdrage zal verstrekken. Voor de aanmelding dient gebruik gemaakt te worden van het SV-1 formulier. Voor projecten die vallen onder de nadere afspraken is deze aanmelding niet nodig. (Na de landelijke inventarisatie in 1995 van woningen met alleen gevelmaatregelen als saneringsmaatregel is de aanmelding van woningen voor gevelmaatregelen niet meer nodig en ook niet meer mogelijk).

2. VROM registreert de bij stap 1 aangemelde woningen inclusief de aard van de verwachte maatregelen. Terugkoppeling zal plaatsvinden door het jaarlijks uitbrengen van een planning van door VROM te betalen projecten (was het MSG).

3. Op basis van de uitvoeringsplanning van Rail 21 (dus niet op basis van de urgentie van de geluidhindersituatie!) zal NS RIB op een gegeven moment starten met de voorbereiding van het totale project. Vooraan in de voorbereiding vindt ook een (globaal) onderzoek plaats naar de reeds aanwezige geluidsbelastingen. Als hieruit blijkt dat er zich saneringssituaties voordoen (woning was op 1 juli 1987 aanwezig en de geluidsbelasting op basis van het akoestisch spoorboek 1987 bedraagt meer dan 65 dB(A)) meldt NS RIB dit aan de gemeente. Ook het MSG/inventarisatiebestand kan aangeven dat er sanering speelt.

4. Na de melding genoemd onder 3. bereiden NS RIB en de gemeente gezamenlijk het saneringsproject voor. NS RIB is daarbij de trekker. In deze fase gaat het niet om een gedetailleerde uitwerking, maar om de principiële keuzes: welk type maatregelen en in welke omvang. Communicatie met bewoners is in deze fase van groot belang. Richtlijn bij dit proces is de notitie: de keuze van maatregelen bij de sanering railverkeerslawaai. Hierbij dient echter wel bedacht te worden dat de saneringsmaatregelen moeten worden afgestemd op de voor de uitvoering van het railproject noodzakelijke maatregelen.

De gemaakte keuzes worden in de vorm van een saneringsplan door middel van een SR-2 formulier aan VROM ter goedkeuring voorgelegd. In het algemeen zal dit ook bij deze gekoppelde projecten door de gemeente gebeuren.

Indien uit het saneringsplan blijkt dat er (waarschijnlijk) gevelmaatregelen moeten worden getroffen en/of er ten behoeve van de uitvoering van railproject gevelmaatregelen noodzakelijk zijn, sluiten NS RIB en de gemeente een overeenkomst voor de voorbereiding en uitvoering van de gevelmaatregelen door de gemeente.

5. Door de gemeente worden voor de bij stap 4 bepaalde lokatie de kosten van de gevelmaatregelen geraamd. In eerste instantie zal een inventarisatie moeten worden uitgevoerd van de betrokken adressen indien dit niet eerder in de landelijke inventarisatie is gebeurd (zie stap 1). Vervolgens moeten voor de betrokken woningen de kosten van de gevelmaatregelen geraamd worden. Hoewel in dit stadium nog niet alle gedetailleerde gegevens over de woningen beschikbaar zijn, heeft de kostenraming via artikel 1 van de model-overeenkomst tussen NS RIB en de gemeente gevolgen voor het beschikbare budget voor de uitvoering. Vanwege het op dit moment van de procedure nog ontbreken van de volledige informatie over de woningen dient door middel van een onzekerheidsmarge het totaal benodigde bedrag voor de uitvoering van de gevelmaatregelen zo goed mogelijk benaderd te worden.

6. NS RIB zal het resultaat stap 4 (het saneringsplan) ter goedkeuring bij VROM indienen.

7. Het (globale) saneringsplan wordt door VROM getoetst op milieuhygiënische aspecten en doelmatigheid. Hiervoor geldt een beoordelingstermijn van maximaal 8 weken.

In eerste instantie zal worden gekeken of de keuze van het type maatregelen (in het algemeen afscherming of gevelmaatregelen) verantwoord is en overeen komt met de van kracht zijnde VROM-bijdrageregeling voor sanering en het vigerende beleid (zie notitie: de keuze van maatregelen bij de sanering railverkeerslawaaï). Concreet spelen hier aspecten als:

- is er daadwerkelijk sprake van sanering
- zijn niet eerder maatregelen getroffen
- is voldoende aansluiting gezocht bij de projectmaatregelen
- zijn de maatregelen voldoende effectief (reductie scherm en binnenwaarde van woningen)
- zijn de geraamde kosten aanvaardbaar (maximale kosten voor schermen

en redelijk geachte kosten voor gevelmaatregelen)

Hierbij dient bedacht te worden dat vooral voor gevelmaatregelen de informatie in dit stadium zeer globaal is. Zo zal het afhankelijk van de geluidsbelasting van de gevel niet mogelijk zijn aan te geven, aan welke woningen precies maatregelen getroffen zullen worden. Wel moet worden aangegeven welke woningen potentieel voor gevelmaatregelen in aanmerking komen. Op basis van de latere bepaling van het geluidniveau binnen wordt bepaald aan welke woningen precies wat moet gaan gebeuren. Dit vindt pas bij stap 10 plaats.

Voor de schermen zal in dit stadium nog al eens volstaan moeten worden met een aanduiding van de locatie en de afmetingen. Bij de beoordeling zal dan van standaardprijzen worden uitgegaan tenzij nadere informatie bekend is.

Van de goedkeuring van het plan krijgt NS RIB, de gemeente en de Minister van V&W een afschrift.

8. In deze fase wordt door NS RIB bij V&W een aanvraag voor financiële middelen uit het Infrastructuurfonds voor het project gedaan. Deze aanvraag betreft het gehele railproject inclusief de benodigde geluidmaatregelen (zowel de project- als de saneringsmaatregelen). De saneringsmaatregelen zijn overeenkomstig het door VROM goedgekeurde saneringsplan.

9. Door V&W wordt de aanvraag beoordeeld. De gelden voor het project inclusief de geluidmaatregelen worden door V&W aan NS RIB toegezegd. Met name voor het onderdeel gevelmaatregelen kan aanpassing in een later stadium (stap 12 t/m 14) nodig zijn.

10. Op basis van de toezegging van V&W kunnen de saneringsmaatregelen verder uitgewerkt worden. Dit zal veelal gebeuren door een projectgroep waarin NS RIB en de gemeente vertegenwoordigd zijn. Indien de plannen verder concrete vormen (ontwerp scherm) gaan aannemen is voorlichting naar bewoners gewenst. In deze fase staan de afmetingen van schermen niet meer ter discussie, maar gaat het om de exacte plaats en de vormgeving. De gevelmaatregelen zullen niet in de projectgroep worden voorbereid, maar door de gemeente afzonderlijk (stap 11).

11. Indien ten behoeve van het railproject en/of de sanering gevelmaatregelen

noodzakelijk zijn, worden in deze fase de benodigde maatregelen nader onderzocht en vervolgens uitgewerkt. De voorbereiding dient erop gericht te zijn dat de uitvoering van de gevelmaatregelen gelijktijdig met de overige saneringsmaatregelen en het railproject kunnen worden uitgevoerd. Uiterlijk voor de indienststelling van het betreffende baanvak dienen de voorzieningen aanwezig te zijn.

Voor de gevelmaatregelen dient allereerst nagegaan te worden voor welke woningen daadwerkelijk voorzieningen aan de gevel moeten worden aangebracht: aan woningen waarbinnen de geluidgevoelige ruimten de geluidsbelasting de geldende maximale waarde niet overschrijdt worden geen maatregelen getroffen. Aan welke waarde getoetst moet worden is afhankelijk van de situatie, zo geldt bij sanering een maximale waarde binnen van 45 dB(A) (indien voorzieningen worden aangebracht, worden deze gedimensioneerd op 40 dB(A) binnen). Voor de woningen waarvoor maatregelen getroffen moeten worden, kunnen vervolgens de op de toekomstige situatie afgestemde maatregelen worden gedimensioneerd. De bijdragen voor de gevelmaatregelen gaan uit van een sobere uitvoering, achterstallig onderhoud en bijzondere wensen komen ten laste van de eigenaar/bewoner. De aanbidding van de maatregelen is slechts eenmalig.

Het plan met de uitgewerkte gevelmaatregelen wordt inclusief een opgave van de kosten ingediend bij NS RIB (artikel 3 van de modelovereenkomst tussen NS en gemeente).

12. Indien de nu bekende kosten van de gevelmaatregelen meer bedragen dan bij stap 9 door V&W is toegezegd, dient NS RIB een aanvraag in voor een aanvullende bijdrage.

13. Indien dat door V&W gewenst is, wordt door VROM het gevelplan beoordeeld. Hierbij wordt gekeken naar de kwaliteit van de maatregelen, de daarvoor opgenomen kosten, de aanwezigheid van overbodige maatregelen, de aanwezigheid kosten voor achterstallig onderhoud en bijzondere wensen.

De beoordeling wordt verzonden aan de V&W, met een afschrift naar de gemeente en NS RIB.

14. Indien van toepassing kan V&W op basis van de aanvraag van NS RIB en de eventuele beoordeling door VROM een aanvullende bijdrage toezeggen voor

de gevelmaatregelen. Uiteraard kan, indien daar aanleiding toe is, ook aanpassing van andere financiële onderdelen van het project plaatsvinden.

15/16/17. In deze fase worden de maatregelen uitgevoerd. Deze uitvoering zal in het algemeen plaatsvinden in de laatste fase van het railproject, zodanig dat bij de indienststelling van de gewijzigde spoor situatie de geluidmaatregelen aanwezig zijn.

De uitvoering van de gevelmaatregelen door de gemeente start na opdrachtverlening door NS RIB. De gevelgelden worden op de onder stap 4 overeengekomen wijze door NS RIB betaald aan de gemeente.

18. Na uitvoering van de gevelmaatregelen meldt de gemeente de gevelmaatregel met een einddeclaratie gereed bij NS RIB. Bij de gereedmeldingsprocedure behoren ook de gebruikelijke controlemetingen door de gemeente.

Bij de gereedmelding wordt tevens een voor de gevelmaatregelen volledig ingevuld SR-3 formulier bij NS RIB ingediend.

19. NS RIB meldt het gehele project inclusief de gevels bij V&W gereed. Voor het saneringsdeel wordt bij VROM een kopie van het SR-3 formulier ingediend.

20. Aan de hand van de ontvangen SR-3 formulieren worden de saneerde woningen geregistreerd.

21. V&W beoordeelt de gereedmelding en stelt de bijdrage vast. De resterende bijdrage wordt aan NS RIB uitbetaald.

22. NS RIB betaalt op basis van de afrekening door V&W het resterende bedrag voor de gevelmaatregelen aan de gemeente uit. Hiermee wordt tevens de overeenkomst tussen NS RIB en gemeente beëindigd.

Notitie: de keuze van maatregelen bij de sanering railverkeerslawaaai

In deze notitie wordt aangegeven hoe een goede keuze van maatregelen gemaakt kan worden in het kader van de sanering railverkeerslawaaai. Na een beschrijving van de typen maatregelen, wordt aangegeven aan welke randvoorwaarden moet worden voldaan. Het meest uitvoerig wordt stilgestaan bij de wijze waarop de gewenste keuze bereikt kan worden en welke eisen in de diverse stadia gesteld moeten worden. Tevens wordt er tot slot nog kort ingegaan op toepassing in de praktijk.

De typen maatregelen

In het kader van de sanering railverkeerslawaaai zijn er in het algemeen drie typen maatregelen te onderscheiden:

– bronmaatregelen: Hierbij gaat het in het kader van de sanering om het treffen van maatregelen aan de baan of aan kunstwerken in de baan.

Bij maatregelen aan de baan kan gedacht worden aan het aanbrengen van absorptie. Een proef hiermee is niet erg succesvol gebleken zodat toepassing hiervan terughoudend benaderd zal worden. Het wijzigen van de bovenbouwconstructie van het spoor (ander type dwarsliggers bijvoorbeeld) kan ook leiden tot een reductie van de geluidsbelasting, maar dient tot de verantwoordelijkheid van de spoorwegexploitant te worden gerekend. Bij spoorbaanvernieuwing mag verwacht worden dat een zo stil mogelijke constructie gebruikt zal worden.

Maatregelen aan kunstwerken (bruggen en viadukten) kunnen voor een bijdrage in het kader van de sanering in aanmerking komen. De maatregelen kunnen bestaan uit het aanbrengen van voorzieningen aan bestaande (stalen) kunstwerken of het voortijdig vervangen van stalen spoorbruggen/viadukten door stillere (betonnen) exemplaren.

– overdrachtsmaatregelen: Deze maatregelen komen meestal voor in de vorm van geluidswallen en -schermen. Zowel de wallen als de schermen kunnen gerekend worden tot het standaard pakket van maatregelen. Een maatregel tegen contactgeluid (v.b. Willemspoortunnel) kan ook gezien worden als een overdrachtsmaatregel, maar zal gezien het zeer specifieke karakter zelden voorkomen. Een bijdrage voor dit type maatregel zal meer dan een standaard procedure vergen.

– gevelmaatregelen: Dit zijn maatregelen aan de woningen zelf (dubbele beglazing, kierdichting, geluidgedempte ventilatie). Vergoeding vindt momenteel plaats via de budgethouders gevelisolatie. Beoordeling van de kosten gebeurt op basis van toetsbedragen.

Welke maatregelen op een bepaalde lokatie moeten worden toegepast is in het algemeen niet zo te zeggen. Uitgangspunt bij de bepaling van de maatregelen is een afweging van mogelijke maatregelen in de hierboven genoemde volgorde: bron, overdracht, ontvanger.

De eisen

Bijdragen in het kader van de sanering kunnen alleen verstrekt worden voor saneringswoningen. Dat zijn woningen waarvoor geldt dat:

– ze op 1 juli 1987 aanwezig waren

– en de geluidsbelasting op basis van het akoestisch spoorboekje 1987 66 dB(A) of meer bedraagt

– en in het kader van de sanering spoorweglawaaai niet eerder een bijdrage is verstrekt of in het kader van het Besluit geluidhinder spoorwegen (BGS) niet eerder een hogere waarde is verleend.

Gevelmaatregelen komen in principe alleen voor een bijdrage in aanmerking als bron en afschermdende voorzieningen niet mogelijk of niet doelmatig zijn. Zie voor nadere toelichting hierop het onderdeel 'keuze van de maatregelen'. Indien de geluidsbelasting binnen de woning zonder maatregelen niet meer dan 45 dB(A) bedraagt komt de woning niet voor een gevelbijdrage in aanmerking. Bij het aanbrengen van de voorzieningen dient het bereiken van 40 dB(A) binnen als uitgangspunt te worden gehanteerd.

Keuze van maatregelen

De keuze van bronmaatregelen zal zich alleen voordoen bij de aanwezigheid van kunstwerken die in de omgeving veel hinder veroorzaken. Het zal in de meeste gevallen echter niet voldoende zijn om het saneringsprogramma te beperken tot die bronmaatregelen. In vrijwel alle gevallen zal de spoorbaan zelf ook bijdragen tot een te hoge geluidsbelasting. Bij het treffen van bronmaatregelen zal dus vrijwel altijd sprake zijn van aanvullende afschermdende voorzieningen of gevelmaatregelen. De vraag of bronmaatregelen voor een bepaalde situatie haalbaar zijn wordt bepaald door het antwoord op drie vragen:

– wat is de aanwezige geluidsbelasting?

– wat is de afname die gerealiseerd kan worden met de bronmaatregelen?

– wat is de benodigde financiële bijdrage ten laste van de sanering?

– hoeveel saneringswoningen betreft het?

In principe moeten deze gegevens getoetst worden met de rekenbedragen voor bronmaatregelen uit bijlage A van het Bijdragenbesluit openbare lichamen milieubeheer (zie bijlage 1). Deze rekenbedragen zijn echter niet

op vervangingsprojecten afgestemd zodat hiervoor, zolang er nog geen aangepaste tabel is, van deze toets moet worden afgeweken op basis van artikel 19 lid 4 van het genoemde bijdragenbesluit.

Indien bronmaatregelen niet mogelijk zijn of de kosten de doelmatigheidsgrens overschrijden, zal de geluidhinder vanwege het kunstwerk alleen nog via gevelmaatregelen kunnen worden teruggebracht.

In de meeste saneringssituaties is geen kunstwerk aanwezig dat extra maatregelen behoeft en zal de keuze alleen bestaan uit maatregelen in de overdracht of aan de woningen. De werkwijze voor de bepaling van de maatregelen zal dan als volgt dienen te zijn:

1. Ga in de eerste plaats uit van een geluidscherm als maatregel. Aan het scherm moeten als eisen worden gesteld dat ter hoogte van de begane grond van de eerstelijns bebouwing de reductie minimaal circa 10 dB(A) bedraagt en de geraamde kosten als doelmatig aangemerkt kunnen worden. Dit wordt getoetst op basis van een berekening van de maximale schermkosten volgens het rekenblad in bijlage 2. Met het scherm dient in eerste plaats natuurlijk een zo groot mogelijke reductie nagestreefd te worden, maar met een toenemende hoogte van het scherm stijgen uiteraard ook de kosten, waarmee de haalbaarheid in het geding komt. In de praktijk wordt derhalve vaak gestreefd naar zoveel mogelijk alle geluidsbelastingen onder de 65 dB(A) te brengen, maar dit is op zich geen vaststaand doel. Gelet op het feit dat 73 dB(A) de maximum toelaatbare waarde in het BGS (niet sanering) is, zal in ieder geval zo veel mogelijk moeten worden voorkomen dat na schermplaatsing nog waarden van meer dan 73 dB(A) resteren. Het rekenblad van bijlage 2 houdt hier ook rekening mee.

Indien het scherm niet haalbaar blijkt dient onderzocht te worden of het in aangepaste vorm wel haalbaar is. Daarbij moet echter voorkomen worden dat er een 'gatenkaas' ontstaat. Het heeft voor de bestrijding van de geluidhinder geen zin om een scherm te vervangen door een aantal korte stukje met gaten ertussen. Een lengte van 100 m kan in dit kader nog als kort beschouwd worden. Ook zijn de kosten van de aanleg van een wal in de meeste gevallen aanzienlijk lager dan het plaatsen van een scherm, zodat die

optie ook zeker aandacht verdient. Hierbij dient uiteraard wel rekening te worden gehouden met de ruimte die voor de aanleg van een wal noodzakelijk is, hoewel er wel technische hulpmiddelen bestaan om de wal steiler te maken en daarmee het grondbeslag kleiner.

2. Indien het met toepassing van de eisen van punt 1. niet mogelijk is via afscherming de geluidsbelasting voldoende te reduceren dienen gevelmaatregelen te worden onderzocht. In plaats van het scherm of aanvullend op wel haalbare gedeelten daarvan dient onderzocht te worden welke woningen gevelisolatie nodig hebben (binnen meer dan 45 dB(A)). Voor die woningen dienen de kosten geraamd te worden. Indien de kosten meer bedragen dan de om financiële redenen afgewezen schermvariant dan kan die schermvariant daarmee als wel doelmatig worden aangemerkt, waardoor een bijdrage voor dat scherm wel mogelijk is.

3. Na stap 1. en 2. is in principe duidelijk hoe het pakket maatregelen zou moeten zijn samengesteld. Het is echter zeer wel mogelijk dat lokaal bijzondere eisen gesteld moeten worden aan de voorzieningen waardoor bijvoorbeeld een scherm van de vereiste afmetingen niet mogelijk is. In dat geval zullen aanvullend op het beperktere scherm gevel maatregelen moeten worden getroffen. In deze situatie dienen een aantal zaken in de gaten worden gehouden:

- het scherm moet ter hoogte van de begane grond van de eerstelijns bebouwing een reductie blijven halen van circa 10 dB(A);
- het scherm moet blijven voldoen aan de doelmatigheidstoets (rekenblad in bijlage 2);
- de totale kosten ten laste van de sanering voor de variant met gevelmaatregelen in plaats van een (gedeelte van het) scherm mogen niet meer bedragen dan die in de volledige schermvariant;
- voor het verkrijgen van een bijdrage is een goede onderbouwing van de afwijkende keus noodzakelijk.

De praktijk

Hoewel de beschreven werkwijze gevolgd moet worden, zal in de praktijk vaak slechts een deel van de beschreven aanpak gevolgd hoeven te worden. In de meeste gevallen zal de bronaanpak, zoals aangegeven is, niet

van toepassing zijn. Dan blijft zoals geschetst alleen de keuze tussen schermen (of wallen) en gevelmaatregelen over. Volgens de aangegeven werkwijze dient een onderzoek naar afscherming plaats te vinden. Er zijn echter situaties waar zo'n onderzoek verspilde moeite en geld is, omdat de situatie zich geheel niet tot afscherming leent. Hierbij kan gedacht worden aan zeer verspreid staande woningen. Ook zal bij hoogbouw de keuze eerder op gevelmaatregelen vallen dan bij rijen eengezinswoningen.

In de praktijk van de sanering spoorweglawaaai zal het vaak voorkomen dat de saneringsmaatregelen getroffen worden in samenhang met een spoorwijzigingsproject. Hierbij is het van belang de maatregelen in het kader van de spoorbaanwijziging en de sanering zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Deze afstemming kan ook van invloed zijn op de keuze van het type maatregelen, waarbij voor het saneringsdeel aan de gestelde eisen moet worden blijven voldaan. Ten aanzien van de keuze van maatregelen in het kader van spoorbaanwijziging gelden niet de dezelfde overwegingen als bij de sanering. De noodzaak om de reductie van de geluidsbelasting te bereiken is daar gelet op het wettelijke kader groter.

Voor de bepaling van het rekenbedrag op basis van bovenstaande tabel wordt rekening gehouden met alle aanwezige woningen waarbij de geluidsbelasting van de gevel ten minste 3 dB(A) afneemt als direct gevolg van de te treffen bronmaatregelen aan een aanwezige spoorweg.

Het rekenbedrag wordt bepaald aan de hand van bovenstaande tabel. Deze maatregelen komen alleen voor een bijdrage in aanmerking als de kosten hiervan in een redelijke verhouding staan tot het te bereiken geluidreducerend effect. Verder worden hiertoe niet gerekend, maatregelen die passen in het normale beheer, onderhoud en vernieuwing van een spoorweg. De bijdrage kan uiteraard niet hoger worden dan de werkelijke kosten van de te treffen maatregel.

Bijlage 2

Berekening maximale schermkosten railverkeerslawaaai

Toelichting

Dit rekenblad is van toepassing bij de

beoordeling van de doelmatigheid van autonome schermprojecten. Bij het plaatsen van geluidschermen ten behoeve van de nieuwbouw van woningen en/of het aanleggen of wijzigen van spoorbanen gelden andere overwegingen die bepalen of een schermvariant doelmatig is. Wel kan dit rekenblad gehanteerd worden bij autonome delen van een Rail 21 saneringsproject.

Handleiding

Voor de toepassing van het rekenblad geldt allereerst dat het scherm moet voldoen aan de eis van een reductie van circa 10 dB(A) ter hoogte van de begane grond van de eerstelijns bebouwing. In het rekenschema worden alleen saneringswoningen opgenomen waarvoor de reductie ten gevolge van het scherm minimaal 5 dB(A) bedraagt.

Er wordt een onderscheid gemaakt in de typering van de woningen in twee categorieën. Onder categorie 1 vallen meergezinswoningen (flats e.d.) die geen balkons met een oppervlak van meer dan 4 m² aan de spoorzijde hebben. Categorie 2 bevat de overige woningen. Dit zijn dan met name de eengezinswoningen en de flats met grotere balkons aan de spoorzijde.

– De woningen die aan de genoemde criteria voldoen worden per geluidsbelastings- en per woningtype categorie geteld. De zo bepaalde aantallen worden in de betreffende kolommen 'totaal aantal per klasse' bij de juiste geluidsbelastingsklassen (geluidsbelastingen zonder effect van het scherm) ingevuld. De ingevulde aantallen worden met de aangegeven weegfactoren vermenigvuldigd, waarna het totaal aantal per kolom moet worden opgeteld en voor woningcategorie 1 bij A en voor categorie 2 bij C moet worden vermeld.

– Vervolgens dienen de aantallen woningen geteld te worden waarvoor nog aanvullende gevelmaatregelen noodzakelijk zijn. Dit zijn woningen die wel aan de criteria voldoen en dus al bij de totalen in de vorige stap zijn meegeteld. De aantallen dienen analoog aan de vorige stap per woningcategorie en per geluidsbelastingsklasse te worden bepaald en in de kolommen 'aantal met aanv. gevelm.' te worden ingevuld. Vervolgens worden ze met de aangegeven weegfactoren vermenigvuldigd en worden de totalen bij B respectievelijk D vermeld.

– Daarna wordt in cel E het totaal aantal eenheden bepaald door de totalen bij A en C op te tellen en daarvan de totalen bij B en D af te trekken.

– De maximale schermkosten worden bij F bepaald door het totaal aantal eenheden dat nu vermeld is bij E te vermenigvuldigen met het basisbedrag van f 6250,-. Dit maximum bedrag geldt voor de uitvoeringskosten zonder de opslag van 5 of 15%.

– Indien er aantoonbaar bijzondere omstandigheden aanwezig zijn (b.v. grote grondaanvullingen, moeilijke fundering en kunstwerken) die de kosten voor het oprichten van een geluid-

scherm verhogen kan een overschrijding van het berekende maximumbedrag tot maximaal 30% geaccepteerd worden. De met 30% verhoogde maximum schermkosten kunnen in de cel geheel rechtsonder worden ingevuld.

Indien de geraamde schermkosten de berekende maximale schermkosten (eventueel inclusief verhoging met 30%) overschrijden zal de keus op gevelmaatregelen moeten vallen, tenzij het duidelijk is dat de kosten van de gevelmaatregelen hoger zullen zijn dan de schermkosten.

Bijlage A behorende bij het Bijdragenbesluit openbare lichamen milieubeheer

I Rekenbedragen bronmaatregelen

De geluidsbelasting van de gevel vóór uitvoering van maatregelen in dB(A)	Rekenbedragen per woning bij afname van ten minste		
	3 dB(A)	4 dB(A)	5 dB(A)
65 dB(A)			
66 dB(A)	f 2 000	f 4 000	f 6 000
67 dB(A)	f 2 000	f 4 000	f 6 000
68 dB(A)	f 2 000	f 4 000	f 6 000
69 dB(A)	f 2 000	f 4 000	f 6 000
70 dB(A)	f 4 000	f 6 000	f 8 000
71 dB(A)	f 4 000	f 6 000	f 8 000
72 dB(A)	f 4 000	f 6 000	f 8 000
73 dB(A)	f 4 000	f 6 000	f 8 000
≥74 dB(A)	f 6 000	f 8 000	f 10 000

Geluidsbelastingsklasse (dB(A))	Woningen			
	categorie 1		categorie 2	
	totaal aantal per klasse	aantal met aanv. gevelm.	totaal aantal per klasse	aantal met aanv. gevelm.
66 - 70	... x 2 =...	... x 2 =...	... x 2 =...	... x 4 =...
71 - 73	... x 3 =...	... x 2 =...	... x 6 =...	... x 4 =...
boven 73	... x 6 =...	... x 3 =...	... x 16 =...	... x 6 =...
subtotalen	A:	B:	C:	D:
eenheden			Totaal aantal eenheden:	A-B+C-D
→	E:		Maximale schermkosten:	E x 6.250,- → F:
			Maximum bijz. situatie:	F + 30% →